

VARIEDADES

En la Academia Literaria del Plata.

En la asamblea general de la Academia Literaria del Plata, que tuvo lugar el sábado 4 de julio, se proclamaron los cargos de la Junta Directiva que ha quedado constituida en la forma siguiente: Presidente, doctor Julio E. Padilla; vicepresidente, doctor José Ignacio Olmedo; secretario, señor Alfredo Rissotto; prosecretario, señor Luis Rocca Siri; Tesorero, ingeniero Rafael Ayerza; bibliotecario, doctor Juan J. Murtagh Langan; vocales: doctor César E. Pico, doctor Rodolfo O. Fernández e ingeniero Luis Roca. Acto continuo el R. P. Blanco expuso compendiosamente las finalidades literarias y científicas de la Academia y los medios más conducentes para realizarlas. Dijo que la forma literaria era el bello vehículo del pensamiento y era menester cultivarla, cualquiera que fuese la naturaleza de éste. Que los géneros literarios no se circunscribían precisamente a los estrechos límites de la poesía y oratoria, sino que abarcaban todas las manifestaciones del pensamiento y que por lo tanto las secciones de Medicina, Ingeniería y Derecho, en que se desenvuelven sus actividades los académicos de las distintas facultades, no estaban fuera de los fueros de la literatura. Expuso el plan de reorganización de las secciones para que fueran de mayor provecho y encerraran mayor estímulo. Cada una de las secciones debía estar constituida por un cuerpo de profesionales, a cuyo cargo estuviera el desarrollo de los temas más interesantes para el alumnado, y del conjunto de estudiantes que cooperarían en la medida de sus fuerzas al mayor esplendor de la respectiva sección. Insinuó la conveniencia de crear laboratorios de prácticas, que deberían extenderse hasta la sección de derecho. Exhortó a todos a tomar con todo empeño la vida de la Academia, recordando que su vida, como la de todas las colectividades, dependía del esfuerzo y entusiasmo de cada uno de sus miembros. Cuando las células todas del organismo viven, la vida del organismo es un hecho.

La Gallega.

El mayor de los buques de Colón era la *Gallega*, dedicada a Santa María, con cuyo nombre se le conoce, y a la cual todos los escritos de la época llaman la nao, diferenciándola de la *Pinta* y la *Niña*, a las que nombran carabelas.

Esta nao tenía las siguientes dimensiones:

Eslora, 39,10 metros (máxima).

Manga, 7,84 ídem.

Puntal en cubierta, 3,80 ídem.

Ídem en castillo, 6 ídem.

Ídem en toldilla, 8 ídem.

Calado a proa, 2,18 ídem.

Ídem a popa, 3,02 ídem.

Desplazamiento, 233 toneladas.

El aparejo de la nao consistía: en el palo bauprés, una vela cebadera y una vela cuadra cuyas escotas iban a cazar a las amuras.

En el trinquete llevaba una vela cuadra.

En el mayor largaba dos velas cuadras, la más baja llamada *treo* o *papahigo*, que se envergaba en la verga mayor y que se aumentaba cosiendo a la relinga superior una o dos bonetas, y la más alta llamada *gavia*, que iba de la cofa hacia el tope del palo.

En el palo mesana largaba una vela latina.

Las velas de cruz no se aferraban por alto, sino que se arriaba la verga. En el palo mayor llevaba una cofa redonda, donde se recogía la gavia.

El armamento de estos buques consistía en lombardas, pues dice Colón en su diario: «El día 18 de diciembre, fiesta de la Virgen (1), tiráronse muchas lombardas, pusiéronse las banderas y se ataviaron las naves...»

Veamos en qué consistían las lombardas.

Lombardas eran piezas de hierro fundido que tiraban piedras hasta de 10 libras de peso. Es de suponer que las lombardas de las carabelas fuesen menores que éstas, y Fernández Duro supone que las que llevaban los buques de Colón serían de dos o tres libras de pelota de piedra.

Llevaban además los falonnetes, que hacían el efecto de la artillería ligera en nuestros buques. Los falconetes eran de hierro batido, de menor calibre que las lombardas; iban fijos en la borda, giraban vertilmente sobre muñones y tenían un movimiento horizontal sobre una horquilla acabada en pinzote.

Además de estas armas, usaba la tripulación arcabuces, mosquetes, lanzas, chuzos, romanotas y guadañas, además de los dardos, viroles, barras y demás armas arrojadizas.

Como armas defensivas usábanse las corazas, rodela con las insignias reales y paveses. Estos servían de defensa y también de adorno de las bordas, y de ellos viene el nombre de *empavesadas* con que se conocen las cubiertas de lona que tapan las batayolas, donde durante el día se guardan los coys.

Alojábase el Almirante en la capitana y los Pinzones en la *Pinta* y la *Niña*, debajo de la toldilla. Las dimensiones de esta cámara debían de ser muy reducidas, pues de las crónicas del viaje se deduce que en ella había una mesa para dos personas, un sillón, una silla de tijera, la litera, y un arcón. Del lavabo y demás, ni mentarlos.

El Capitán, Maestre y Piloto comían en una misma mesa. El resto de la gente lo hacía en el suelo, sobre una lona.

Solamente dormían en litera los Capitanes. Los Oficiales y demás pasajeros de alto rango se contentaban con colchonetas, liadas de día en petates de esparto y guardadas en la bodega, tendiéndose de noche en la tolda o en cubierta en lugares que no estorbasen.

Los marineros y soldados no tenían colchonetas; dormían sobre unas esterillas, que en caso de fallecimiento servían para envolver el cadáver.

Les estaba prohibido el dormir bajo cubierta para estar listos a acudir a cualquier maniobra.

(1) El 18 de diciembre es el día de Nuestra Señora de la O, patrona entonces de Pontevedra.

Después del descubrimiento se empezaron a usar las hamacas, copiadas de las que los españoles habían visto a los indios.

La comida consistía en media libra de harina sin cernir, con la cual hacían unas tortas, *amasadas con agua del mar* y asadas en las brasas; bizcocho fermentado, pescado y tocino salado, y que con facilidad se descomponían.

Fernando Colón escribía en la historia de su padre: «Así Dios me ayude que vi muchos que esperaban la noche para comer la mazamorra (1) para no ver los gusanos que tenía, y otros estaban tan acostumbrados, que ya no quitaban los gusanos, porque si se detenían a esto perderían la cena».

Al amanecer sonaban los clarines con los toques de diana y al son de ellos los pajes cantaban la oración del alba, y que según Salazar consistía en las siguientes:

Bendita sea la luz
y la Santa Veracruz
y el Señor de la Verdad
y la Santa Trinidad.
Bendita sea el alba
y el Señor que nos la manda.
Bendito sea el día
y el Señor que nos lo envía.

Pater noster. Ave María. Dios nos dé buenos días. Buen viaje. Buen pasaje.

Comenzaban a continuación las faenas de baldeo y limpieza del buque.

Los pilotos observaban la altura del sol para hallar el horario.

La observación la hacían por medio del cuadrante o astrolabio. Este instrumento consistía en un círculo de latón de un palmo de diámetro y medio dedo de grueso. Pendía de una argolla, por la que se introducía el dedo pulgar de la mano derecha, dejándolo colgar libremente.

Trazados dos diámetros, el vertical, que pasaba por la anilla, y el horizontal, que representaba el horizonte, se graduaba desde el horizonte el zénit de 0° a 90° y por esto se llamaba cuadrante. Sobre el centro giraba una alidada, con dos pínulas o almenillas, que tenían dos agujeros en cada punta. El de tamaño suficiente para que por él cupiera un alfiler gordo servía para las alturas de las estrellas; el otro agujero, tan fino como para que por él pasase una aguja, servía para la altura del sol. Para observar se tomaba el instrumento por la anilla, colocándolo en el plano vertical del astro; se movía con la otra mano la alidada, hasta conseguir que un rayo de luz del astro atravesara los agujeros de las dos pínulas; la línea de las pínulas señalaba la altura, contada desde el horizonte.

El que acabamos de describir es un astrolabio de los más sencillos; había otros más historiados, en que traían los signos del Zodíaco y muchos más adornados. Recuerdo uno muy interesante que existe en el colegio de jesuitas del Puerto de Santa María (2).

Había además otro instrumento, llamado la ballestilla, con el cual se tomaba la altura también; pero para lo que se usaba más era para las estrellas.

(1) Mazamorra, sopa que se hacía con galleta.

(2) En nuestro Museo Naval existen algunos muy notables y de interés histórico, y también ballestillas.

Consistía la ballestilla en una vara de madera de forma cuadrangular y otra más pequeñas, que a través de una escopladura se deslizaban por la primera perpendicularmente a ella. La vara grande recibía el nombre de *virote*, y la pequeña, *sonaja*.

La vara grande estaba graduada.

Para observar con este instrumento se aplicaba el extremo del virote o cox al ojo, mirando hacia la estrella por la parte alta de un extremo de la sonaja; la visual que pasase por el otro extremo debía ir al horizonte, para lo cual había que correr la sonaja por el virote hasta que esto se consiguiese.

Los grados que marcase la sonaja sobre el virote, contados desde el extremo, sería la distancia zenital, y su complemento, la altura.

Para la dirección o rumbo del buque se usaba la aguja náutica, como hoy en día, aunque el instrumento era más tosco que el usado en la actualidad.

Para medir el andar del buque aún no se usaba la corredera, cuyo uso no se generalizó hasta el siglo XVII.

En tiempo de Colón se arrojaba un palo, por la proa y se veía cuando pasaba por unas señales hechas en el costado, y que servían para calcular la marcha del buque.

Con la ayuda de los instrumentos citados los pilotos a las doce o doce y media daban el *punto* donde el buque se encontraba a las doce, llamado *punto de fantasía*.

Nunca había conformidad entre los Pilotos de las tres naves, tomándose por el Almirante el que mejor le pareciese, y en el viaje de ida siempre procuró Colón tomar el punto más corto para que la gente no se impacientase con lo largo del camino recorrido sin encontrar tierra alguna.

A las doce se sentaban en el suelo todos los de la tripulación para dar comienzo a la comida, presididos por el Contramaestre, comida que se componía, como hechos dicho, de carne salada, con más hueso que carne, y pescado salado, amén de las tortas de harina. Los viernes tomaban su potaje de habichuelas y agua, y en las grandes fiestas se les obsequiaba con abadejo.

Alrededor de la mesa un paje sería el vino, bautizado con agua hedionda y fortalecido con pólvora.

Después de la comida reposaba la gente hasta media tarde, salvo si había que hacer alguna maniobra, como virada, braceo, etc.

Al anochecer se reunía la tripulación y entonaba la salve.

Después los pajes cantaban:

Bendita sea la hora
en que Dios nació
Santa María que le parió,
San Juan que le bautizó.

Pater noster. Ave María. Amén. ¡Dios nos dé buenas noches! ¡Buen viaje!
¡Buen pasaje!

Después de la oración los pajes encendían las luces. Estas consistían, al exterior en el farol de popa, que llevaba únicamente la capitana. Interiormente no debía haber más luz que la de la bitácora, que servía para alumbrar la aguja del timonel.

Esta luz era velada por los pajes al mismo tiempo que la ampollita, cantando cada media hora:

La guerda es tomada,
la ampollita muele.
Buen viaje haremos
Si Dios quisiere.

Era obligación de los pajes al empezar la noche traer una lumbre a la bitácora para que el timonel y piloto vieran la aguja de marear.

«Nunca jamás ha de permitirse que nadie meta lumbre debajo de cubierta, sino dentro de linterna, porque el naufragio que en la mar sucede por fuego es de los más temerosos y trabajosos que pueden suceder, y así debe haber cuidado y recato con todo lo tocante a la guarda del fuego y lumbre de la nao».

Así rezaban las instrucciones para este servicio, llevándose severamente y castigándose con dureza al que faltase a ellas. En el alumbrado se empleaban velas de sebo.

La cuenta de las horas se llevaba por la ampollita o reloj de arena, que duraba media hora, siendo vigilada por un paje, que al terminar cada media hora tenía obligación de darle vuelta, haciendo sonar en la campana la hora correspondiente, o sea el número de ampollitas que iban en su guardia, dando un golpe de campana por cada ampollita.

Los pajes al volver la ampollita cantaban:

Buena es la que va,
mejor es la que viene.
Una (o la que fuese) es pasada y en dos muele;
mas molera si Dios quisiere.
Cuenta y pasa, que bien viaje faza.
¡Ah de proa! ¡Alerta, buena guardia!

¡Alerta! contestaron los que hacían serviola en el castillo.

Como la guardia se relevada cada cuatro horas, fácil era conocer la hora del día o de la noche en que se estaba. De esta costumbre de picar tantas campanadas como ampollitas proviene el modo de tocar las horas actualmente en los buques.

Así, el paje que entraba de guardia a las doce al transcurrir media hora se le había vaciado una ampollita y daba una campanada, que indicaba las doce y media.

A la una era la segunda vez que había que invertir la ampollita, y por ello se daban dos toques, o sea un toque doble. A la una y media había pasado tres ampollitas, o sea tres campanadas, una doble y una sencilla, y así sucesivamente.

Respecto al traje que usaban los marineros en aquel tiempo, no se exigía traje especial; solamente era distintivo del mareante el bonete rojo, y este bonete lo usaba desde el almirante hasta el último grumete.

Basta leer las memorias del viaje para comprenderlo; así, pues, el 30 de diciembre se lee que el almirante se quitó un capuz de fina grana que llevaba y lo dió al cacique Guanagari, al cual había agasajado con unos zapatos colorados.

Usábanse también para la lluvia unos capuces que consistían en una especie de esclavina con capucha, que abrigaban cabeza y hombros.

De calzado usaban las llamadas calzas marineras.

Para condimentar las comidas existía en cubierta el fogón, que era un cuerpo de ladrillo, con aristas de hierro, hornillos y tierra en el fondo, y para resguardarlo del viento y del agua se le tapaba con un tambucho.

Por estas ligeras notas se verá las fatigas que pasaron los compañeros de Colón en su navegación para descubrir las tierras americanas.

España y América, al fijar el 12 de octubre como fiesta que recuerde aquella empresa, rinden con ello un homenaje al genio y valor de la raza hispana.

Napoleón, estudiante.

El *Fígaro* francés, en su suplemento del 9 de mayo, inserta una carta inédita del padre de Napoleón, carta dirigida al ministro de la Guerra de Luis XVI, marqués de Ségur (1784), pidiendo becas o plazas gratuitas para sus hijos en los colegios militares. La carta publicada por *Le Fígaro* empieza así:

«Monseigneur: Charles de Buonaparte d'Ajaccio en Corce, pere de sept enfans réduit a l'indigence par l'entrepise du desechement des salives, et par l'injustice des jesuites qui lui enleverent la succession Odone, etc.»

Según el gran periódico francés, el padre de Napoleón no se daría buenas trazas para pleitear con los jesuitas ni para explotar salinas; mas para obtener plazas, becas o pensiones para sus hijos, poseía extremada habilidad.

En 1778 obtuvo una beca doble en el colegio de Autun para José y para Napoleón. José, que luego fué nuestro *Pepe Botellas*, cursó allí todos sus estudios, mas Napoleón estuvo poco tiempo, pues en 23 de marzo de 1779 ocupó una plaza gratuita en la Escuela Real militar de Brienne, dirigida a la sazón por religiosos mínimos.

Tres años más tarde, Carlos Bonaparte obtuvo otra beca en el Colegio de Autun para su hijo Luciano, y apenas éste tiene edad reglamentaria, lo mete también como a Napoleón en la Escuela de Brienne.

Según Agathon de Keralio, inspector de las Escuelas Militares, Napoleón se destacó desde luego del resto de sus compañeros, «por su viva inteligencia y por sus disposiciones especiales para el estudio de las matemáticas. En un informe elevado al ministro de la Guerra por M. Keralio, dice que el joven alumno Napoleón Bonaparte se distingue *par son application aux mathematiques, et sait passablement l'histoire et la geographie*».

Varios de sus maestros querían que el joven estudiante se dedicase a la marina; mas la vocación de Napoleón lo llevaba por otro rumbo, y el 22 de octubre de 1784 ingresó de caballero cadete en la Escuela Militar de París, donde cursó los estudios de artillería durante un año, al cabo del cual salió de segundo teniente.

Si en vez de optar por la carrera de artillería opta por la de marino y se matricula en la Escuela de Tolón, como querían algunos de sus maestros, es probable que la humanidad hubiera tomado otro rumbo del que la hizo tomar el gran corso.

Descubrimientos arqueológicos en América Central.

El doctor S. G. Morley ha publicado en el Anuario número 23 de la *Carnegie Institution*, de Wáshington, una memoria acerca de las investigaciones

arqueológicas, que se están llevando a cabo en diversos puntos de América Central.

Las excavaciones practicadas por E. H. Morris en Chichen Itza, en el llamado «Patio de las mil columnas», han hecho descubrir en la columnata de la parte NE., un edificio de 30 metros de longitud por 15 de anchura, con la fachada de cara al Sud. Tres de sus lados y parte del cuarto se hallan cerrados por sólidas paredes, y en lo restante, para sostener la porción superior del edificio, hay cinco filas de columnas, cuya altura es de 2,5 metros.

Mr. Kilmartin, en las investigaciones arqueológicas que ha practicado en este sitio, ha descubierto cierto número de esculturas, que arrojan mucha luz sobre la técnica de los Maya en el arte escultórico. Las medidas de la gran terraza, construida en este lugar, le dan una superficie de más de 190.000 metros.

En Uaxactum (Guatemala) se descubrió un edificio que parece haber sido un observatorio solar.

Navegación de recreo.

El capitán Hilchms, de la estación de salvamento de Pendeen, y tres compañeros, uno de ellos operador de telegrafía sin hilos, intentan dar la vuelta al mundo en un bote salvavidas sin cubierta de 39 pies (10 metros) de eslora y motor auxiliar de 15 c. v. Se proponen salir del Támesis en mayo, cruzar el Atlántico, los grandes lagos de América, el Missisipi, el canal de Panamá, Nueva Zelanda, Australia, Sud Africa, a Buenos Aires desde Cape-Town, Río de Janeiro, y de allí cruzar de nuevo el Atlántico y volver a Inglaterra al cabo de tres años, que es la duración que asignan a su crucero, recorriendo unas 38.000 millas.

Artillería de costa.

El pueblo de Nueva York está defendido por cañones de 40 centímetros de calibre, con montaje de barbata. Dichos cañones son los mayores construidos para la defensa de costas.

Las operaciones de cargar y apuntar la pieza se efectúan con motores eléctricos. El máximo alcance con una carga de 400 kilogramos de pólvora es de más de 31 millas, o sea erca de 60 kilómetros. La velocidad de fuego de la pieza es de un tiro por minuto.

La aviación comercial en Francia.

El subsecretario encargado de la aeronáutica ha conseguido del Parlamento para dicho servicio en 1925 un crédito de 51.600.000 francos, 10.188.000 francos más que en 1924. Dicho suplemento de crédito facilitará la ampliación del tráfico en las líneas explotadas y la apertura de otras, entre las cuales se cuentan la prolongación de la de Tolosa-Casablanca hasta Dakar, y crear la de Barcelona-Palma-Argel, y de Antibes-Ajaccio-Túnez.

Está en estudio el itinerario entre Francia y la República Argentina, y han llegado a Buenos Aires cuatro aviones destinados a dicho servicio.

Es sorprendente el desarrollo adquirido por el servicio postal aéreo; el número de cartas canjeadas entre Francia y Marruecos es de unas 13.000 diarias, y está llamado a adquirir más importancia, porque ya ha ocurrido presentar

al cobro en Marruecos cheques girados en Francia y remitidos a su destinatario por avión, en tanto que el aviso iba por correo ordinario.

Una locomotora de veinte ruedas.

La locomotora más potente del mundo parece ser, según *Engineering*, la que se construye con destino al Ohio Railroad, que espera utilizarla sobre un trayecto de 80 millas, en el cual se recorren fuertes pendientes.

La característica de esta nueva locomotora, que remolcará tres de carbón de cuatro a cinco mil toneladas, a una velocidad comercial de 30 kilómetros por hora, son, entre otras: 20 ruedas, cuatro cilindros de 23 pulgadas inglesas de diámetro y 32 pulgadas de carrera; una potencia de cerca de 4.000 caballos de vapor; pero en marcha, con el tender, más de 300 toneladas, y una longitud total con el tender de cerca de 30 metros.

Nave de salvamento de gran tonelaje.

Revista Marítima del pasado febrero, da cuenta de la construcción en Alemania de una gran nave de salvamento—el *Seefalke*—que será la mayor existente hasta la fecha, y que ha realizado con éxito muy satisfactorio las pruebas. Su eslora es de 60 metros, su manga de 9,5 metros y va provista de motores de 4.000 HP, que le darán una marcha de 15 millas por hora, velocidad que fué superada en los primeros ensayos.

Su radio de acción se extenderá a 12.000 millas, lo que le permitirá verificar un viaje de ida y vuelta del norte de Europa al norte de América, por ejemplo, sin reponer el combustible o sea el *masout* que consume.

El personal se compone de 25 hombres especializados en la práctica de salvamentos, y el *Seefalke* lleva a bordo lanchas de motor, potentes bombas eléctricas y material de salvamento moderno.

El oro y los isótopos del mercurio.

En un trabajo publicado por el doctor F. Stumpf, refiriéndose al hecho de que Aston halló los números 204, 202, 200 y 197 para los isótopos del mercurio, se hace notar que este último tiene casi el peso atómico del oro (197,2).

Entre los elementos radioactivos se encuentran varios con el mismo peso atómico, mas no así entre los no radioactivos, por lo cual el autor considera que es posible que este isótopo 197, sea realmente oro y no mercurio. La intensidad de la raya 197 no era muy diferente de la de las otras, por lo cual difícilmente puede atribuirse a pequeña cantidad de oro como impureza.

El doctor Stumpf adelanta la opinión de que este oro pudo producirse del mercurio durante el experimento, de una manera análoga a la con que Miethe asegura haber obtenido la transformación. Quizá fuese posible confirmar esta opinión recibiendo, en el espectrógrafo de masas, los rayos positivos sobre una lámina de cristal o cuarzo, en lugar de hacerlo sobre placa fotográfica, y observar si tras larga exposición aparecía sobre el vidrio, en el punto en cuestión, una mancha de oro coloidal.

La energía eléctrica en la fijación del nitrógeno atmosférico.

Al tratar de la fijación del nitrógeno de la atmósfera debe atenderse, como factor muy importante, a la energía eléctrica de que se disponga, porque según

sea el procedimiento que se adopte, variará en gran proporción la energía que se emplee.

Un escritor técnico francés, M. Bunet, examina los distintos métodos empleados, y computa la energía consumida por cada uno, a la vez que la posibilidad de iniciar algún procedimiento que conduzca a la utilización de la energía sobrante a ciertas horas en las estaciones hidroeléctricas y, en general, en las grandes instalaciones de electricidad.

En los modernos procedimientos de fijación del nitrógeno, la electricidad, en cuanto al proceso mismo de fijación, desempeña un papel secundario; pero, lo mismo en el método de Haber que en el de Clande, se hace un gran consumo de energía transformada en fuerza. Otro método más moderno, el de Casale, químico italiano, aplica presiones intermedias con respecto a los dos antes citados.

Ha sido lanzada la idea de que el hidrógeno requerido para los distintos métodos podría obtenerse fácilmente como producto secundario de la electrolización del agua del mar, o simplemente electrizando agua salobre. El primer procedimiento se empela ya en pequeña escala, y fué usado extensamente durante la guerra para fines aeronáuticos. M. Bunet estima que una estación de 10.000 kilovatios que alimente un ferrocarril cuya demanda de energía sea de 120.000 kilovatios por día, o sea un promedio de 5.000 kilovatios por hora, con fluctuaciones, podría suministrar 7,5 toneladas de amoníaco por día, y por consiguiente, seis toneladas de nitrógeno; de este modo podría obtenerse un importante ingreso, tomando en cuenta naturalmente, los gastos de instalación. Con el nitrógeno obtenido a precio módico para electrólisis de disoluciones salinas, el proceso de producción del nitrógeno y de los nitratos podría abarataarse considerablemente.

Es una idea digna de consideración por parte de las Compañías que sólo aplican la energía eléctrica durante las horas de la noche, con un consumo escaso o nulo durante el día.

Dos Congresos Universitarios Católicos.

Casi simultáneamente se han celebrado al otro lado del Atlántico, el Congreso Universitario Católico de Palermo, y la Tercera Asamblea Nacional de estudiantes católicos de España, en Valencia.

Ambas asambleas a las que concurrieron delegados de asociaciones que persiguen fines idénticos aunque por distintos medios, tuvieron un éxito rotundo, y fueron por el número y calidad de sus componentes, elocuente exponente de la orientación francamente católica de la juventud intelectual de las dos naciones a quienes estamos ligados por vínculos tan estrechos.

El Congreso de Palermo al que hicieron llegar su bendición apostólica el Santo Padre Pío XI, y su adhesión entusiasta el rey de Italia, se ocupó sobre todo del modo de hacer más intensa y eficaz la contribución del pensamiento católico en la Universidad italiana, pues su limitada participación durante los últimos cincuenta años en el desenvolvimiento y orientación de la corriente moderna de alta cultura, ha determinado una predicación casi monopolizada en la cátedra universitaria de los más variados sistemas positivistas y neoidealistas, difundiendo en la vida intelectual y práctica de la nación el laicismo ag-

nóstico y el llamado libre pensamiento, basados en la negación de la realidad objetiva y transcendente.

Este monopolio de una parte, y la ausencia de los católicos de otra, ha limitado la expansión de la filosofía y de la moral católica a algunas valerosas afirmaciones individuales, que en el último medio siglo desde la cátedra laica han profesado libremente la palabra cristiana, y a la reciente constitución de núcleos de actividad libre universitaria reunidos en torno de la Universidad católica de Milán.

En vista de ello, el Congreso ha afirmado la necesidad imprescindible de retornar a los esplendores del tomismo, base monolítica de la filosofía cristiana, demostrando su actualidad y su perenne supremacía sobre las incongruencias del cientismo racionalista contemporáneo, esfuerzo ya bien iniciado por la Universidad milanese. Asimismo el Congreso ha recomendado a los estudiosos católicos la unión en un bloque de fuerza dando incremento a la ya existente «Asociación de profesores universitarios católicos» a fin de permitir a la naciente generación universitaria la conquista de las cátedras de Estado, desde donde podrán más fácilmente abatir los errores acumulados, afirmando el pensamiento filosófico cristiano.

Por su parte la tercera asamblea de estudiantes católicos españoles de Valencia abordó temas de indiscutible interés en el orden universitario.

Celebráronse sus sesiones en el aula magna de la Universidad, y participaron de ellas cuanto de más representativo tiene la intelectualidad católica española.

El Exmo. señor Cardenal Primado doctor Reig y el Nuncio de Su Santidad Monseñor Tedeschini, hicieron llegar sus palabras de aliento a la asamblea. Por su parte el Rector de la Universidad de Valencia, llevó a la asamblea la adhesión de la mayoría de los catedráticos de la Universidad, pronunciando elocuentes palabras en la sesión plenaria.

Nos es particularmente grato hacer constar la brillante actuación que en la asamblea española tuvo el elocuente doctor Juan Carlos García Santillán, que asistió a ella como presidente de la Juventud Católica Hispano-Americana residente en la madre patria, siendo objeto de una calurosa acogida, que pone de relieve la prensa peninsular recientemente llegada.